France Soir plus
4 RUE LEON JOST
75017 PARIS - 01 56 21 00 00

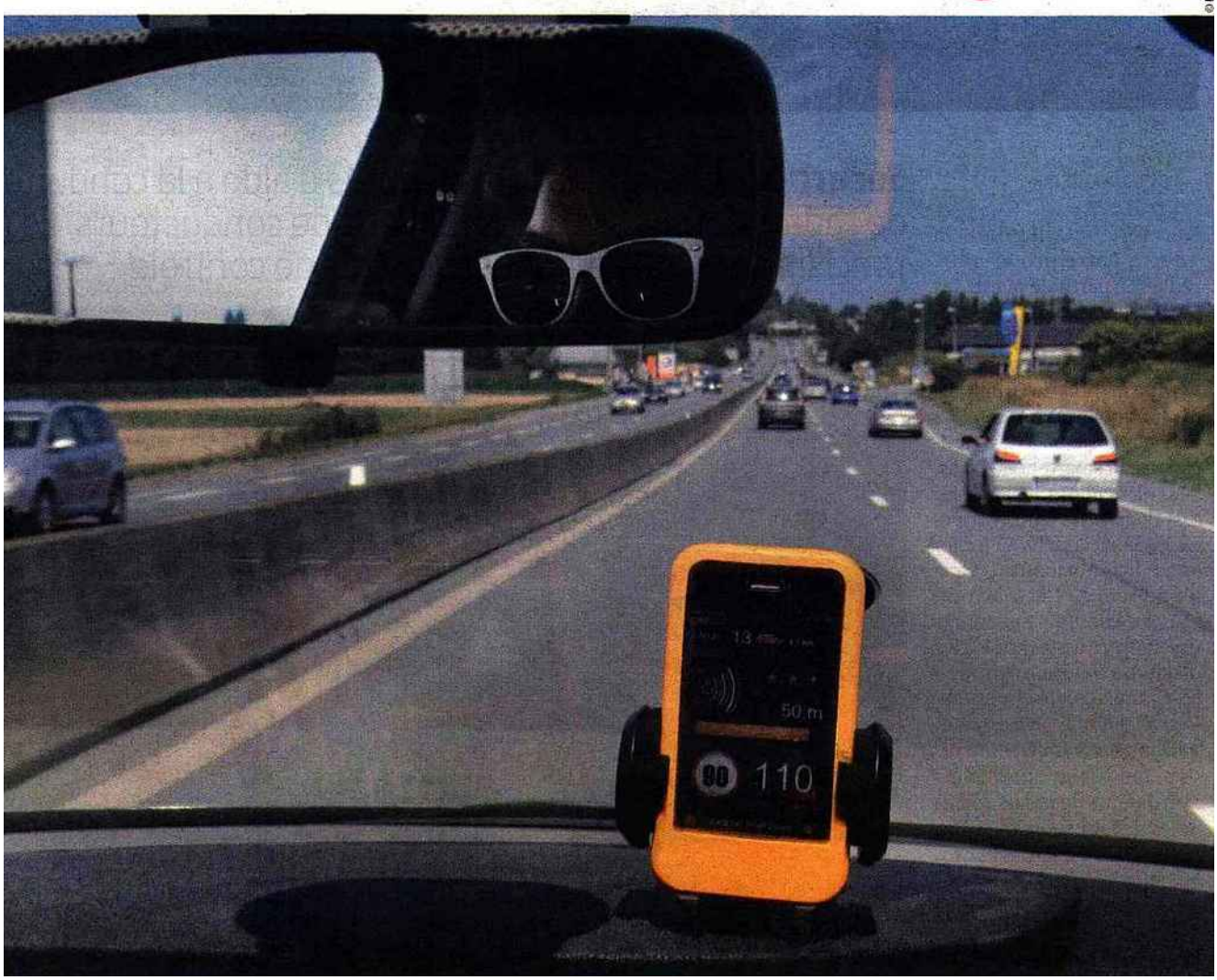
26/27 NOV 11
Quotidien Paris
OJD : 23906

Surface approx. (cm²) : 1800
N° de page : 1-3

AVERTISSEURS DE RADARS

Les nouvelles règles

© FLORENCE DURAND/SIPA



Ils restent autorisés mais, dès mardi, ils ne pourront plus localiser avec précision les radars

Eléments de recherche : INFORAD ou INFORAD DIFFUSION ou INFORAD SERVICES : société spécialisée dans les systèmes de géo-localisation par GPS, toutes citations

France Soir plus
4 RUE LEON JOST
75017 PARIS - 01 56 21 00 00

26/27 NOV 11
Quotidien Paris
OJD : 23906

Surface approx. (cm²) : 1800
N° de page : 1-3

AVERTISSEURS DE RADARS

CE QUI VA CHANGER POUR VOUS

Sécurité routière Mardi, les « outils d'aide à la conduite » remplacent les avertisseurs de radars. Utilisés par des millions de conducteurs, ils ne signaleront plus avec précision l'emplacement des points de contrôle.

Eléments de recherche : INFORAD ou INFORAD DIFFUSION ou INFORAD SERVICES : société spécialisée dans les systèmes de géo-localisation par GPS, toutes citations

France Soir plus
4 RUE LEON JOST
75017 PARIS - 01 56 21 00 00

26/27 NOV 11
Quotidien Paris
OJD : 23906

Surface approx. (cm²) : 1800
N° de page : 1-3

— DOSSIER REALISÉ PAR
J. D. ET **L. V.**

Dernière bataille dans la guerre entre pro et anti-radars : à partir de mardi, les avertisseurs de radars disparaissent. Enfin presque. Pour éviter les amendes pour excès de vitesse, près de 6 millions d'automobilistes ont recours à ces appareils ou à des applications sur smartphone. Mais, dès la semaine prochaine, ces dispositifs devront respecter l'accord conclu en juillet entre les fabricants – réunis au sein de l'Association française des fournisseurs et utilisateurs de technologies d'aide à la conduite (Afftac) – et le ministère de l'Intérieur. Concrètement, qu'est-ce qui va changer ? Tout, selon les uns, qui craignent que les avertisseurs de radars soient vidés de leur substance. Pas grand-chose, selon les autres, qui ne voient dans cet accord qu'une subtilité de langage.

© FLORANCE DURAND/SIPA
Il faudra effectuer des mises à jour pour continuer à utiliser ces dispositifs.

La notion floue de « points de danger »

Premier effet : pour éviter leur interdiction, le terme d'« avertisseur de radar » disparaît, au profit du plus consensuel « outil d'aide à la conduite ». Beaucoup de bruit pour rien ? Pas tout à fait. En effet, les boîtiers n'indiqueront plus les radars fixes, mais des « zones dangereuses », qui peuvent s'étendre de 300 mètres à plus de 4 kilomètres. Idem pour les radars mobiles, premiers visés par cette modification. Certes ils pourront toujours être signalés par les

Eléments de recherche : INFORAD ou INFORAD DIFFUSION ou INFORAD SERVICES : société spécialisée dans les systèmes de géo-localisation par GPS, toutes citations

France Soir plus
4 RUE LEON JOST
75017 PARIS - 01 56 21 00 00

26/27 NOV 11
Quotidien Paris
OJD : 23906

Surface approx. (cm²) : 1800
N° de page : 1-3

automobilistes grâce à un bouton sur le boîtier. Mais ils seront inclus dans la notion plus large de « points de danger », regroupant d'autres cas de figure : obstacle, virage, travaux, accident *(lire page 3)*… Autrement dit, un signal retentira pour avertir l'automobiliste d'un danger ponctuel et de sa localisation précise, mais pas de sa nature !

Des informations supplémentaires

Du côté des radars fixes, le conducteur pourra toujours trouver leur localisation, sur des sites Internet ou sur son GPS par exemple. En revanche, pour les radars mobiles, difficile de s'y retrouver dans ce « magma de surinformation », craint l'avocat Me Eric de Caumont. S'il attend de tester le produit, il évoque le risque d'appareils rendus « inefficaces » car trop flous *(lire entretien)*. Pour ce spécialiste de la défense des automobilistes, il s'agit d'un « accord de dupes », dont les fabricants risquent de sortir perdants si leur boîtier n'a plus d'utilité réelle sur la route.

Trois sociétés, Coyote System, Wikango et Inforad, dominent ce juteux marché. D'ici à mardi, ces fabricants sont tenus de mettre à jour tous leurs logiciels afin d'intégrer ces modifications. Pour certains modèles, il faudra remplacer son ancien boîtier. Des ristournes sont donc proposées aux clients *(lire page 3)*. « Ils sont inquiets à l'idée qu'on ne leur signale plus les radars, alors que c'est faux : on indique les zones qui les contiennent », confie Loïc Rattier, président de l'Afftac et directeur de Wikango. Outre les nouvelles « zones à risques », ces appareils livreront également des informations liées à la sécurité routière. De quoi donner bonne conscience à des fabricants qui martèlent que leurs clients ne s'équipent pas pour garder leurs points mais pour rouler sereinement, et éviter des dépassements involontaires. ●

PRATIQUE

Que faire de votre ancien appareil ?

Que ceux qui possèdent déjà un avertisseur de radars se rassurent ! Ils pourront le garder. « L'appareil en lui-même n'a pas changé, une mise à jour sur Internet permet de se mettre en conformité », assure Loïc Rattier, président de l'Afftac. La mention « avertisseur de radar » désormais interdite est simplement remplacée par « assistant d'aide à la conduite ». « Auparavant les fabricants n'hésitaient pas à placer l'image d'un beau radar sur l'emballage. C'était un véritable argument de vente ! Aujourd'hui on se contente d'indiquer "zone de danger" », ajoute Loïc Rattier. En somme, « à partir de mardi, les anciens utilisateurs ne pourront plus se procurer les fichiers indiquant la localisation précise des radars fixes. Les produits communautaires qui ne sont pas en conformité ne fonctionneront plus, à moins de les mettre à jour sur Internet depuis un ordinateur ou par le biais de la connexion GSM de l'appareil. Les clients qui voudraient continuer à utiliser les anciens fichiers le pourront, mais ils deviendront vite obsolètes, car les nouveaux radars ne seront pas signalés. Enfin, pour obtenir les nouveaux fichiers, il faudra se mettre en conformité et donc ne plus avoir accès à l'emplacement précis des radars fixes », récapitule le président de l'Afftac. Quant aux produits neufs, ils intégreront d'office les modifications. Des mises à jour seront par la suite régulièrement proposées aux clients. Certains fabricants, à l'exemple d'Inforad, proposent d'ores et déjà des offres promotionnelles pour acquérir ces nouveaux assistants d'aide à la conduite. L'opération commerciale permet, pour l'achat d'un nouveau modèle à 229 €, de revendre son vieil appareil 60 € quels que soient la marque et le modèle (80 € s'il s'agit d'un ancien produit Inforad).

Eléments de recherche : INFORAD ou INFORAD DIFFUSION ou INFORAD SERVICES : société spécialisée dans les systèmes de géo-localisation par GPS, toutes citations

France Soir plus
4 RUE LEON JOST
75017 PARIS - 01 56 21 00 00

26/27 NOV 11
Quotidien Paris
OJD : 23906

Surface approx. (cm²) : 1800
N° de page : 1-3

Près de 6 millions de conducteurs utilisent des avertisseurs de radars ou des applications sur leurs smartphones pour localiser les contrôles de vitesse.

Outils d'aide à la conduite : mode d'emploi

© PHILIPPE LAVIELLE/LE PARISIEN/PHOTOPQR

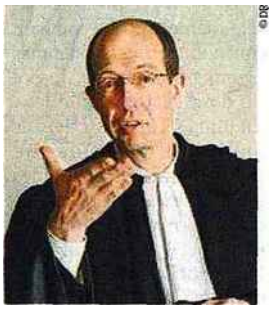
Des fabricants offrent des ristournes pour acquérir un nouvel équipement.

"C'est une régression"

ENTRETIEN

DE CAUMONT

Avocat spécialisé dans la défense des automobilistes



© DR

FRANCE-SOIR A partir de mardi, les avertisseurs de radars se transforment en « outils d'aide à la conduite ». Quelle est la différence ?

ÉRIC DE CAUMONT Attention, il ne s'agit pas d'une nouvelle législation, mais d'un accord conventionnel entre les fabricants d'avertisseurs de radars et le ministre de l'Intérieur, Claude Guéant. Un accord de dupes, selon moi. Difficile de dire aujourd'hui ce que cela va modifier réellement : il faut attendre de voir comment se comporteront les nouveaux systèmes, une fois les mises à jour effectuées. S'il s'agit juste de changer l'appellation « radars mobiles » en « zones de danger », peu m'importe : on peut aussi les appeler « pianos à queue », tant que je suis informé ! Mais, au-delà de la modification de vocabulaire, le nouveau système sera-t-il aussi performant ou a-t-il été vidé de sa substance ?

F.-S. En quoi serait-il moins efficace ?

E. C. La valeur ajoutée des produits de Coyotte ou Inforad, c'était de constituer un système légal permettant aux automobilistes de signaler de façon interactive les radars non fixes. La communication entre les individus est un droit fondamental. Par le passé, on utilisait les appels de phares et la radio. Mais si ces nouveaux « outils » sonnent tous les 5 kilomètres pour m'indiquer que je peux croiser soit un radar, soit une zone de travaux, soit de la brume, soit un virage dangereux, soit un chien écrasé, cela deviendra infernal et ingérable ! Derrière l'apport en matière de sécurité routière, le produit sera noyé dans un magma de surinformation. Si c'est le cas, ce serait une régression qui n'était pas du tout dictée par la loi. Et les automobilistes seraient les « cocus » de l'affaire.

F.-S. Peut-on continuer à utiliser les anciennes applications indiquant les radars fixes ?

E. C. Bien sûr, si elles fonctionnent ! Elles sont parfaitement légales et je défie quiconque de condamner un automobiliste qui y aurait recours : il n'y pas de peine sans loi, or la loi ne les interdit pas plus qu'avant. Quant aux radars fixes, les automobilistes ont toujours pu disposer d'une carte. Toutes les semaines, des sites Internet mettent à jour les nouvelles installations. Chacun peut les consulter, les imprimer, ou en dresser lui-même, c'est légal.

F.-S. Que risquent ceux qui possèdent des détecteurs de radars, illégaux eux ?

E. C. Ces appareils qui détectent les ondes émises par les radars, fixes et mobiles, sont interdits depuis 1975. Ils sont très peu utilisés aujourd'hui. Si vous en possédez un et que vous soyez arrêté, vous risquez jusqu'à 1.500 € d'amende et trois ans de suspension de permis, la confiscation de l'appareil et, en cas de condamnation, un retrait de deux points.

Les nouveaux outils d'aide à la conduite ne signaleront plus l'emplacement précis des radars mais des portions de route dangereuses. Pour le moment, le principe de ces appareils est de prévenir l'automobiliste des dangers de la circulation, sans détailler la nature du risque. Voici les clefs pour comprendre leur fonctionnement.

Les « zones dangereuses » s'étendent de 300 m à plus de 4 km

Plus question d'être prévenu de la présence d'un radar fixe par un petit « bip ». Désormais, l'appareil informe de l'entrée dans une zone dangereuse. La portion à risque s'étend au minimum sur 4 km sur autoroute, 2 km hors agglomération et 300 m en ville. Ce tronçon est considéré comme « accidentogène », il est susceptible de comporter un radar, mais pas forcément.

Les « points de danger » sont localisés précisément

Les appareils avec abonnement peuvent signaler la présence ponctuelle d'un danger. Il peut s'agir d'un obstacle au trafic (passage à niveau, chaussée rétrécie), d'un passage dangereux (pont, tunnel, forte pente, virage dangereux…), d'un endroit où se concentrent les publics vulnérables (sortie d'école, colonie de vacances, hôpital…) ou encore d'une source de danger temporaire (travaux sur la route, obstacle, chaussée glissante, accident, embouteillage…).

La nature du danger n'est jamais mentionnée

Qu'il s'agisse des zones dangereuses ou des points de danger, le dispositif n'indique pas le risque précis que vous encourez. La signalisation d'un danger incite alors le conducteur à redoubler de vigilance, tout en le laissant dans le flou.

Les conducteurs peuvent contribuer au système participatif

Les conducteurs peuvent signaler aux autres utilisateurs l'existence d'un danger ponctuel en utilisant un bouton placé sur l'appareil. Mais ce procédé ne permet pas de savoir si l'automobiliste a voulu signaler un radar mobile, un contrôle routier opéré par les forces de l'ordre, un animal écrasé sur le bas-côté ou tout autre événement survenu sur la route.

INFORAD
6332230300501/XHD/OTO/1

Eléments de recherche : INFORAD ou INFORAD DIFFUSION ou INFORAD SERVICES : société spécialisée dans les systèmes de géo-localisation par GPS, toutes citations